MŁODZIEŻ MORSKA

MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ
Nr. 1 (2) WARSZAWA, GRUDZIEŃ-STYCZEŃ 1946 ROK II

Od Redakcji

Oto drugie święta w wolnej Polsce po 5 latach straszliwej germańskiej niewoli, a pierwsze od chwili wzięcia w posiadanie portów wybrzeża morskiego. Jakże się ono bardzo zmieniło! Z maleńkiego skrawka, który zwaliśmy lufcikiem na świat a liczącego zaledwie 76 km. (bez półwyspu helskiego), mamy dziś nową północną granicę, ciągnącą się od Świnoujścia aż po Bruniewo nad Zalewem Świeżym.

I kiedy przed wojną przez całe 20 lat stale staraliśmy się udowodnić światu, wbrew propagandzie niemieckiej — która operowała argumentem „korytarza", dzielącego rzekomo praniemieckie ziemie — że Polska musi mieć dostęp do morza, to dziś nie ma już kwestii „dostępu", gdyż nad Bałtykiem rozciąga się jedna z najdłuższych naszych granic. Posiadamy obecnie na wybrzeżu nie jeden, jak przedtym, ale wiele wielkich i starych, niegdyś polskich portów, które swoje powstanie i rozkwit zawdzięczają jedynie istnieniu rozległego polskiego zaplecza. Wszelkimi sposobami starało się ono wywalczyć drogi oddechu na szeroki świat. Dziś ramię pruskie, sięgające po nasze wybrzeże morskie jest złamane i centra krzyżackiej mocy nad Bałtykiem stają się ośrodkami polskiej kultury i prężności gospodarczej. Oprócz naturalnego portu Gdańska, wrócił do nas piastowski Szczecin, port organicznie związany poprzez Odrę i Wartę ze Śląskiem i Wielkopolską.

Odtąd nasz handel zamorski skieruje się na swe naturalne i najtańsze drogi, t. j. pójdzie Odrą i Wisłą do Bałtyku a stamtąd poprzez porty w szeroki świat.

Nie ma dziś żadnych przeszkód na wybrzeżu w postaci „wolnego miasta", czy też Prus Wschodnich. Nie ma też sztucznego podziału Wielkopolski i Śląska i bariery granicznej na drodze do Szczecina.

Taki jest wynik 5-letniego zmagania się z tytanem germańskim. Przed 5 laty nie śmieliśmy na-



Młody marynarz na straży wybrzeża.

wet marzyć o czymś podobnym. Trzymaliśmy się kurczowo naszego wychuchanego pupilka Gdyni i twierdziliśmy uparcie, że Gdańsk jest miastem polskim, mimo, iż na ulicach tego prastarego grodu pomorskiego rozbrzmiewała mowa teutońskiego grabieżcy. Zdawało nam się przytym, że my mamy na Bałtyku coś do powiedzenia, ba! że panujemy na nim. Czuliśmy, że nam się należy coś więcej z tej bogatej spuścizny przodków naszych, ale myśli tych nie odważyliśmy się wypowiadać zbyt głośno. Łudzono nas zresztą fantastycznymi sojuszami, w które nie wierzył nawet przeciętny obywatel, a cóż dopiero marynarz. Ten śpiewał zawsze w swojej piosence, że „nie oddamy cię Bałtyku", a wiadomym było, kto nam chciał go zabrać.

Ten nasz lufcik na świat mógł być łatwo przez kogoś z sąsiedztwa zamknięty, a kraj nasz skazany na powolną śmierć gospodarczą a po tym polityczną.

Jedno wiedzieliśmy wszyscy, że tego skrawka wybrzeża nie oddamy, że jesteśmy z nim zaślubieni na wieki. Nie były to puste sentymenty. Przemawiały za tym względy polityczno-gospodarcze pierwszorzędnej wagi i znaczenia. I jeżeli niektóre narody pomawiają nas o sentymentalizm, to my twierdzimy, że nasza miłość do morza jest nieodłączna od korzyści, jakie czerpiemy z jego posiadania.

Podjęliśmy więc nierówną walkę z najeźdźcą i prowadziliśmy ją przez całe pięć i pół roku. Wraz z wojskami lądowymi walkę prowadziła nasza młoda i niewielka flota. U boku potężnej floty brytyjskiej flota polska dzielnie i dumnie dzierżyła sztandar polski, biorąc udział w niezliczonych walkach i potyczkach, pełniąc twardą i ofiarną służbę konwojową, patrolując i oczyszczając wybrzeża W. Brytanii z min nieprzyjacielskich.

I może to jest symboliczne, że właśnie wojskom polskim z 1 dyw. pancernej danem było zająć bazę floty niemieckiej w Wilhelmshaven i zdjąć orła pruskiego z siedziby floty wroga.

To też wydając numer gwiazdkowy naszego morskiego pisma, myśli nasze płyną do dzielnych marynarzy, którzy rozsiani po wszystkich portach świata, czekają z tęsknotą powrotu do kraju. Życzymy im szybkiego powrotu do Ojczyzny, do rodzin swych i do portów, które czekają ich pracy.

Z tymi zaś, którzy się wahają i dąsają na Polskę przełamaliśmy się opłatkiem na znak braterstwa i prosimy o powrót do naszej wspólnej rodziny, w której jest miejsce dla wszystkich. I kiedy tam na obczyźnie liczą korzyści z pozostania na emigracji, my życzymy im, by przypomnieli sobie o ziemi polskiej. I wówczas chwyci ich żal i silniejsza niż wszystko tęsknota i wrócą do nas.

Młodej zaś marynarce polskiej życzymy uwielokrotnienia jej wysiłków, od których zależy dobrobyt całego narodu.

Naszym młodym czytelnikom ślemy życzenia pogłębienia wiedzy o morzu i szerzenia idei morskiej wśród całej młodzieży polskiej, byśmy mogli śmiało powiedzieć, że Polska orząc, pamięta o morzu.

Redakcja.



Bandera Ligi Morskiej.



Młodzież morska na szalupie ćwiczebnej.



Grupa uczestników Kursu Żeglarskiego L. M. na odremontowanym Keczu.

Józef Modrzejewski

KSIĄŻKA POLSKA O MORZU

Morze jest nie tylko źródłem siły i bogactwa narodów. Posiada ono swoisty czar, który działa na wyobraźnię każdego człowieka, a więc i pisarza. Im dalej od portów i wybrzeża, tym fantastyczniejsze o nim roją się wyobrażenia, przy bliższym poznaniu wzmaga się natomiast ciekawość poznania żeglugi i dalekich lądów. Budzi entuzjazm!...

Ażeby ukochać morskie bezbrzeża, trzeba koniecznie zżyć się z nimi i przeżyć na nich wielką przygodę. I mimo pozornej monotonności, wrażliwe ucho jest zdolne dosłyszeć w szumie wiatrów, fal rozkołysanych i pędzie statku rytm i patos najrealistyczniejszej poezji. I niema na morzu tych samych obrazów. Każdy wschód i zachód słońca, każda cisza i sztorm, to coś nowego. Spokój żywiołów to odpoczynek, niepokój — walka.

Stąd pisarze, odbywający rejsy jako pasażerowie, przedstawiają skalę uczuć, charakterystyczną dla biernego widza, a pisarze, będący równocześnie ludźmi morza, ukazują stosunek człowieka do morza.

W literaturze polskiej mamy oba rodzaje opisów. Biorąc pod uwagę czynnik czasowy, na progu jej mamy trzy poematy z XVI i XVII wieku. Jan Kochanowski w „Pamiątce Janowi na Tęczynie" obrazuje cykl nadzwyczajnych przygód na lądzie i na morzu wymienionego zagończyka, o którym w kraju rodzą się legendy. Piotr Zbylitowski usiłuje nam uzmysłowić swoją „Podróż do Szwecji", odbytą na uzbrojonej nawie w orszaku Zygmunta III. Obaj autorzy na wzór starożytnych, opiewają grozę rozszalałych wód, zdradzają się ze swoim zdumieniem nad ich potęgą, a nawigację uważają za fantazyjną igraszkę z losem. Czy zatym można uczynić regułą powiedzenie Klonowicza:

„Może Polak nie wiedzieć co to morze,
Gdy pilnie orze...".

— Nie! — odpowiada Marcin Borzymowski, twórca „Morskiej nawigacji do Lubeki". Z tych poetyckich kartek z podróży wynika, że autor uważa ją za coś codziennego. Pokazuje nam dokładnie obraz statku, morze w różnych stanach, przytacza prawa morskie. Powiada, że liczni Polacy wolą obywać się bez pośrednictwa Gdańska i sami wyprawiają się ze zbożem ku podziwowi Niemców, co to lamentują, klną żywioły i ze stratą przerywają rejsy. Że nie jest to głos odosobniony, świadczy o tym walny udział imć pana Paska w bitwie Szwedów z Duńczykami na morzu („Pamiętniki"). Fragmenty morskie o najsubtelniejszych odczuciach artystycznych dają nam dopiero utwory Mickiewicza („Sonety") i Słowackiego („Podróż do Ziemi św."). Rytmika wiersza została niekiedy dostosowana do dynamizmu żywiołów (sonet „Burza"). Morze jest dla poetów to przyjacielem to wrogiem, przynosi raz ukojenie, innym razem zapomnienie.

O ileż innym jest pierwsze wrażenie z zetknięcia się chłopa polskiego z tym nowym dla niego żywiołem. Podpatrzone przez Konopnicką („Pan Balcer w Brazylji") i Sienkiewicza („Za chlebem") tchną rozpaczą i bezradnością. Jakżeż zmieni się natura polska w pół wieku później, gdy chłop polski będzie zadziwiał na wszystkich oceanach najstarsze potęgi morskie.

Równocześnie z emigracją Polaków za Atlantyk odbywa się emigracja młodzieży, która idzie pod obcą banderę zapoznawać się z morzem. Wysłużeni żeglarze chwytają za pióro, by ukazać całą odrębność światopoglądu marynarza.

Na kartkach komandorów Hłaski, Cywińskiego i później Dzimicza znajdujemy dnie codzienne i niecodzienne. Widzimy życie załogi okrętu wojennego harmonijne na morzu, burzliwe na lądzie. Przekonywujemy się, że korweta parowa, napółżaglowy krążownik czy nowoczesny pancernik, to nie pływające koszary, ale kształt żywy, z którym zespalają się pragnienia i wysiłki marynarzy. Załoga czuje potęgę olbrzymów i utożsamia ją ze swoją. Wie, że artyleria okrętowa jest zdolna zamienić się na najbardziej śmiercionośny tajfun, zmiatający miasta nadmorskie, że nie ma gigantyczniejszych zapasów nad bój liniowców.

Inną część życia morskiego ukazuje najlepszy pisarz morski świata Józef Conrad Korzeniowski. To najrealniejszy kreślarz żeglarzy i żaglowców, to najromantyczniejszy zdobywca mórz. Po latach przygód w 1889 r., zapragnął nagle mówić o morzu, co mu jest tak drogie; o nieustannym jego szumie, w który wsłuchiwał się od dziecka, pragnąc przeniknąć tajne jego znaczenie, nie zgłębione dotąd przez żadnego człowieka; o czarownym jego lśnieniu, o napadach bezrozumnej, kapryśnej wściekłości, o wieczyście zmiennej powierzchni, co nęci zawsze jednakowo i o przepastnych głębiach zimnych i okrutnych, bogatych w wiedzę o zniweczonym życiu. Korzeniowski pływał na 14 statkach, które znalazły się później w literaturze wraz ze swymi załogami. Oto co mówi o swoich towarzyszach:

„Byli to ludzie mocni, jak mocnymi bywają ci, którzy nie mają zarówno zwątpień, jak i nadziei. Byli to ludzie niecierpliwi a wytrzymali, burzliwi a zdolni do poświęceń, nieokiełznani a wierni... Trudni do poskromienia, łatwo dawali się porwać; nie byli wymowni, lecz dość mężni, aby ze wzgardą odpychać sentymentalne roztkliwianie się nad swą ciężką dolą"...

O statku żaglowym pisze tak:

„Dla niego bryg był równie pełen życia, jak i szeroki świat. Czuł jego żywotność w każdym ruchu, w każdym chybnięciu się, w każdym przechyleniu się ostrokanciastych masztów, których malowane gałki dla oczu żeglarza poruszają się wiecznie na tle chmur albo na tle gwiazd. Ten sta-

tek był mu zawsze drogim — jak dawna miłość; zawsze pożądanym — jak obca kobieta; zawsze pełnym tkliwości — jak matka; zawsze wiernym jak ukochane dziecię męskiego serca...".

Takimi motywami są przepełnione powieści Korzeniowskiego, których jest kilkanaście, a wśród których należy wyróżnić: Zwierciadło morza, Murzyn z załogi „Narcyza", Ocalenie i Tajfun.

Wszyscy ci maryniści pływają pod obcą banderą. Kult morza szerzy się mimo zaborów. A gdy wreszcie stajemy na skrawku wolnego wybrzeża, proroczą wizję wspaniałego rozwoju polskiej „pracy na morzu" ukazuje St. Żeromski w „Wietrze od morza". Rzeczywistość przewyższyła wizję. Znalazły się nawet grubokominowe okręty (kontrtorpedowce ORP. Błyskawica i Grom). W tym samym dziele pomieścił Żeromski fragment nowelistyczny z wojny podwodnej, która stanie się podstawą powieści A. Struga „Żółty krzyż".

Równolegle z rozwojem portów i żeglugi rozrasta się polska literatura morska. Cechą jej jest różnorodność tematyki (praca w porcie, rejsy jachtów i statków, przygody i reportaże z mórz dalekich, opowieści z przeszłości), różnorodność gatunków literackich (poezje z lirykami, strofami opisowymi i dramatem, proza z powieścią, nowelą i opowieścią), dużo zapału, ale jeszcze dużo naleciałości lądowych.

Dziś czekamy na dłuższe, epickie utwory z wojny na morzu 1939 — 45, które by nam pokazały bohaterską historię floty polskiej, czekamy na dzieła, obrazujące narodziny statku czy okrętu, jednostek, które stwarza kilkuletni wysiłek tysięcy robotników. Cały naród bowiem wie, że przyszłość i potęga Polski leży w stalowych kadłubach liniowców i krążowników, w licznych zastępach statków handlowych, w nowoczesnych i ruchliwych portach. Polska książka o morzu musi więc być dokumentem tej ogromnej pracy.

Józef Modrzejewski

Ludwik Świeżawski

LEGENDA

Płyną łodzie żaglowe po fali
Wschodnie słońce na niebie się pali
Płyną łodzie w spokojnej zatoce
Ranne słońce na wodzie migoce —

Ptak i człowiek tęsknotą jednaki —
Ciągną szkuty do brzegu jak ptaki,
Wiozą połów obfity, rybacki,
Razem śpiew ich kołysze gromadzki.

Ostrym wichrem rozdęły się żagle,
Słońce chmurą zasłane, a nagle
Wielki pożar zakrwawił wybrzeże
— Wróg, wróg wtargnął, podpala i rzeże.

Zbrojni jeźdźcy błyskają mieczami
Znaczą drogę krwawymi śladami,
Idą Niemcy ze śmiercią w sztandarze,
Roty pędzą w czerwonym pożarze,
Do zatraty przywodzą i zguby, —
Idą Niemcy z rzezią na Kaszuby.

„Wielki królu, wawelski rycerzu
Usłysz morze — wspomnij o wybrzeżu!".

Zanim przyjdą dworacy rycerni,
Oni trwają, zaciekli i wierni,
Śmierć przyjmują, a morza nie dają,
W krwawym pocie się męczą, a trwają.

„Gdy nas zdradą wytraci wróg niemy
On tu będzie się plenił, a nie my —
Już nam dzieci i sioła spalono,
Ratuj ty nas ojczyzno, giniemy...".

Wicher zadął od morza.
I wtedy
Okrzyk grozy z niemieckiej czeredy:
Bo pod nimi są brzegi czerwone,
A za nimi głębiny pochłonne —
Zimny Bałtyk nadpływa jak burze — —
I na brzeg się, olbrzymi, wynurza.

Tak zaś dziwna jest siność na fali,
Jakby była odlana ze stali.
Wstają sine złowrogie odmęty,
Wódz ich wiedzie, wodami objęty,
Wstaje morze, podnosi się z brzegów
I szum groźnie ozwał się rozległy —
Idą wody, do nieba się piętrzą,
Bronić ziemię własną i najświętszą —
Wraca fala do lądu lechicka,
Bije morska chorągiew bałtycka.
Giną Niemcy, padają w pancerzach,
Mocne morze, raz po raz uderza
Hufce wrogów zatapia i gubi —
Sami jedni zostają Kaszubi.

Kiedy cisza zalega nad morzem,
Równy odpływ podchodzi pod zorzę,
A rybacy wyciągają ręce
Pokazują: T u p a d ł y Niemce.

Słowa w toń się głęboką zapadły
Lecz szum wraca: Tu padły — tu padły —
— — — — — — — — —
Wieść od morza dochodzi szczęśliwa,
Płynie fala, fala kołyśliwa — —
W ciągłym nurcie, na srebrnym szlaku,
Szumi sławę nadmorskich Polaków.

(Według historycznej legendy kaszubskiej nazwa miejscowości Tupadły pochodzi od zwycięstwa polskiego nad Niemcami, po którym pokazując pole walki, mówili Kaszubi „Tu padły Niemce").

Ludwik Świeżawski



John Voss

Sztorm

Nigdy nie zapomnę sztormu, który przeżyłem na amerykańskim statku „Top Gallant". Równo z nami, prawie burta w burtę, płynął piękny trójmasztowiec „St. Steven" i amerykański bark, którego nazwy już nie pomnę. Pod wieczór wszystkie 3 statki pod pełnymi żaglami mijały przylądek Flattery, kierując się na południowy zachód przy rzeźwej wschodniej bryzie.

Żaden ze statków nie był więcej niż pięć mil poza przylądkiem Flattery, gdy wiatr nagle wykręcił na południe, niosąc groźną i niebezpieczną zmianę pogody. Nasz kapitan przewidywał: „Będzie zła noc, wiatr prawdopodobnie wykręci na południowy-zachód i będzie porządnie dąć".

„Top Gallant" miał już swoje lata, ale był to statek mocnej budowy i utrzymany we wzorowym porządku i w dobrym stanie. Jeśli kiedykolwiek jakiś statek żeglował naprawdę, to był nim niewątpliwie nasz statek w ową noc. Relingi i pokład zalewała woda, a gwałtowne grzywacze rozbijały się o burtę.

„Jeśli wiatr będzie dalej dął z południa, ujdziemy w najbliższą godzinę niebezpieczeństwu", — rzekł mój kapitan, lecz niestety stało się inaczej. Wicher skręcił wkrótce na południowy zachód i rozpętał się w jeden z najstraszniejszych huraganów, jakie przeżywano za ludzkiej pamięci na północno-zachodnim wybrzeżu Ameryki Północnej.

„Wszyscy na pokład, refować żagle", krzyczał kapitan wśród huku burzy.

Komendę spełniano jak można najżwawiej, lecz pomimo naszych wysiłków, czynionych z narażeniem życia, kilka żagli porwał wicher w strzępy zanim zdołano je zwinąć, chociaż były całkiem nowe i z najlepszego materiału. Potworny napór południowo-zachodniego sztormu był za wielki. Statek unosił swój kadłub ponad wielkie fale, prawie tak lekko jak albatrosy, których mnóstwo krążyło wokół nas. Wielkie te ptaki interesowały się bardzo — jak się zdaje — naszym statkiem.

O godzinie jedenastej wszyscy byliśmy zajęci ratowaniem resztek, pozostałych z przedniego żagla, gdy urwała się jakaś lina i zmiotła marynarza przez reling do morza.

„Człowiek za burtą", — zabrzmiał krzyk w ciemności nocnej. Uratowane resztki żagla były już dobrze umocowane, wszyscy więc na pokładzie rzucili się, aby nieść ratunek tonącemu.

Jednakże wskutek ciemności, huczącej i ryczącej burzy i grzmotu przelewającego się morza, nie można było ani usłyszeć, ani zobaczyć tonącego. W dodatku łodzie ratunkowe były równie złe jak i bezużyteczne, a poza tym przy tak wzburzonym morzu nie dałoby się ich spuścić na wodę, wobec czego cała załoga rzucała w morze liny i koła ratunkowe. Nawoływania ciągłe nie dały rezultatu. Wszystko było daremne! Nie było nic słychać, prócz huku wiatru i straszliwego grzmotu przewalających się fal. Mijały minuty. Ziębnięci i przemoczeni spoglądaliśmy w nocną czeluść. I kiedy wreszcie chcieliśmy dać za wygraną, ktoś nagle krzyknął: jest. Cudem jakimś zdołał tonący uchwycić koniec liny i szybko wdrapał się na pokład.

O północy sztorm doszedł do szczytu. Z zerwanymi żaglami dobry, stary okręt był bezradny wśród gór wodnych. Zdany na pastwę rozszalałych żywiołów, tańczył jak piłka, zsuwając się raz po raz z góry w bezbrzeżne otchłanie. Statek skrzypiał we wszystkich spojeniach. Po pokładzie przelewały się spienione, rozszalałe bałwany wody, porywając wszystko, co było na pokładzie. Zdawało się, że to stare, wysłużone pudło rozleci się lada moment...

Nad ranem burza ucichła i nastała piękna pogoda. Dzięki naszym manewrom udało nam się jednak uratować statek. Żagle były oczywiście porwane w strzępy.

Założyliśmy natychmiast nowe żagle i płynąc dalej, przybyliśmy w końcu cali i zdrowi do celu naszej podróży. Nowy i piękny statek „St. Steven" zatonął tej nocy wraz z załogą. Również bark, żeglujący w naszym pobliżu zatonął podczas tej strasznej nocy.

John Voss

(Fragment z książki „Łodzie żaglowe przez ocean" w tłum. T. Fonferki.

Mieczysław Zydler

O OKRĘTACH PODWODNYCH

Niniejszy artykuł nie zawiera zdobyczy w dziedzinie budowy, użycia i sposobu zwalczania łodzi podwodnych z lat 1942—5. W najbliższym numerze ukaże się artykuł, który specjalnie uwzględni to ciekawe zagadnienie.

Redakcja

Już w samej nazwie: „Łódź podwodna" tkwi nieporozumienie. O ile bowiem mogła być z pewną słusznością stosowana przed trzydziestu laty wobec okrętów istotnie niewielkich, o tyle dzisiaj kiedy niektóre typy tej klasy wypierają po 3 tysiące ton — jest niewątpliwie przeżytkiem.

Okręty podwodne, przez inne narody trafniej zwane podmorskimi, weszły w skład właściwej floty wojennej stosunkowo niedawno, mianowicie dopiero po doświadczeniach pierwszej wojny światowej, w której Niemcy dowiedli, że są one nietylko ciekawym wynalazkiem, ale również groźnym i wybitnie zaczepnym narzędziem walk. Dowiedli zaś tego swoimi metodami wojny na morzu, którą z wyjątkiem paru bitew, jak np. u Wysp Falklandzkich, pod Coronelem, na Skagerraku, prowadzili wyłącznie przy pomocy okrętów podwodnych.

Państwa Koalicji zostały zaskoczone wielkimi sukcesami, jakie Niemcy odnosili w pierwszych latach wojny podmorskiej. Nie tracąc czasu konstruktorzy angielscy, amerykańscy i francuscy podjęli wytężony wyścig wynalazczości na tym polu, na którym ostatniego słowa nie wypowie-

działano jeszcze i dzisiaj, kiedy druga wojna światowa przysporzyła nowych, bogatych doświadczeń.

Taktyka morska narzuca okrętom podwodnym zadania tak liczne i doniosłe, że obecnie wyobrazić sobie wręcz nie podobna marynarki wojennej, która nie rozporządzałaby w dostatecznej liczbie okrętami tej klasy.

Doświadczenia, wyniesione z obu wojen światowych, uczą, że okręty podwodne potrafią ograniczyć działania przeciwnika już przez sam fakt swojego istnienia, zmuszając go do jak najdalej posuniętej ostrożności. Tak było np. we wspomnianej bitwie na Skagerraku, w której obawa wodza Wielkiej Floty Brytyjskiej przed niemieckimi łodziami podwodnymi miała poważny wpływ na przebieg walki, chociaż — co wyszło później na jaw — Niemcy wcale w tym gigantycznym boju okrętami tymi nie rozporządzali.

Rzecz prosta, oprócz tego znaczenia moralnej raczej natury, okręty podwodne mają jeszcze liczne zadania istotne. Z biegiem czasu pod wpływem tych zadań, coraz śmielej wysuwanych przez taktykę morską, powstało kilka odmiennych typów okrętów podwodnych, typów, z których każdy ma wyznaczone sobie inne funkcje.

Zaczniemy od typu, który jest nam najbliższy, przedstawicielami jego są pierwsze w dziejach naszej młodej floty wojennej okręty podwodne: „Ryś" i „Żbik", po 6 latach powrócone Ojczyźnie w dniu 24 października.

Oprócz jednego działa o kalibrze średnim i jednego działka przeciwlotniczego, oprócz 6 wyrzutni torpedowych, posiadają one również urządzenia do przechowywania i stawiania min. Ich wyporność jest znaczna, wynosi bowiem 980 ton na powierzchni i 1250 ton w zanurzeniu.

Szybkość ich, jak w ogóle wszystkich okrętów podwodnych, nie jest duża. Nie podobna dać im silniejszych maszyn, bo powiększyłoby to ich ciężar. Wynosi ona około 14 mil morskich na godzinę, pod wodą zaś, kiedy milkną hałaśliwe Diesle i do głosu dochodzą znacznie cichsze od spalinowych silniki elektryczne — zaledwie 9 mil. Mowa tu o szybkości maksymalnej. Szybkość w warunkach pływania normalnego, zwana ekonomiczną, wynosi nieco więcej niż połowę, mianowicie 0,6 do 0,7 szybkości maksymalnej.

Zasięg, inaczej mówiąc rejon pływania, dla okrętów tego typu wynosi 3500 mil morskich. Tyle mogą przepłynąć na powierzchni bez odnawiania zapasów ropy. Pod wodą zasięg ich jest nieporównanie mniejszy i wynosi 100 mil, po czym okręt musi wyjść na powierzchnię dla ponownego naładowania akumulatorów.

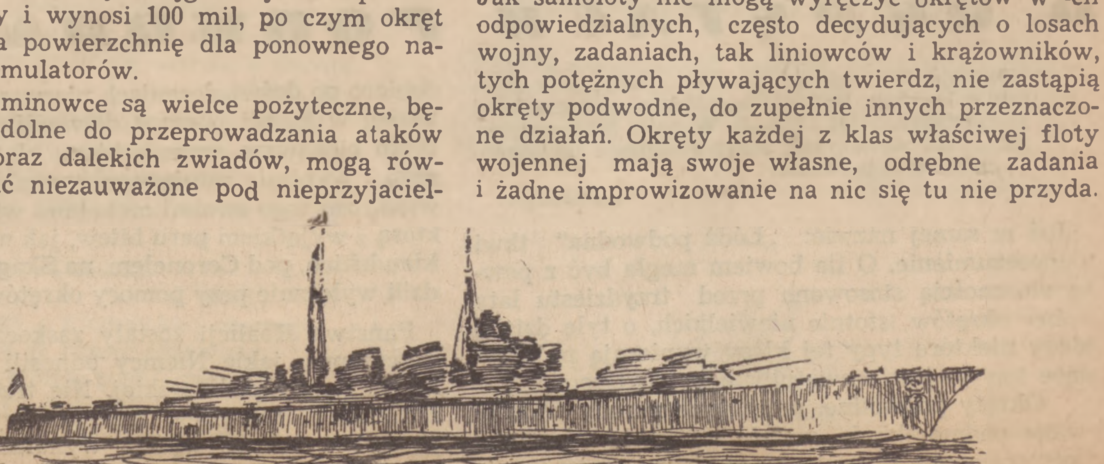
Podmorskie minowce są wielce pożyteczne, będąc bowiem zdolne do przeprowadzania ataków torpedowych oraz dalekich zwiadów, mogą również podpływać niezauważone pod nieprzyjacielskie porty i zamykać je minami. Nie tracąc zatem cech właściwego okrętu wojennego, którego przeznaczeniem jest bój, spełniają jednocześnie zadania okrętu pomocniczego: stawiacza min.

Drugim typem w klasie okrętów podwodnych jest tzw. „łódź podwodna obrony wybrzeża". Okrętom tym, za cenę pozbawienia ich urządzeń do przechowywania i stawiania min, dano większą zdolność bojową: więcej wyrzutni torpedowych i większy rejon pływania. Wyporność mają zbliżoną, chociaż nieco mniejszą od typu poprzedniego.

Trzecim z kolei typem jest okręt zbliżony wypornością do naszych podwodnych stawiaczy min „Rysia" i „Żbika", zwany „łodzią podwodną dalekiego morza". Jest to już okręt wybitnie bojowy, który oprócz jednego do dwu dział lekkich, został wyposażony w większą liczbę wyrzutni torpedowych, sięgającą 10 rur. Rejon pływania ma bardzo duży, wynoszący ok. 8 tysięcy mil. Przedstawicielem tego typu jest wybudowany na stoczniach holenderskich Okręt Rzeczypospolitej Polskiej „Sęp", który również przybył do Gdyni razem z „Rysiem" i „Żbikiem".

Wreszcie czwartym i ostatnim typem są okręty podwodne o wyporności, sięgającej, a czasami nawet przekraczającej 3 tysiące ton, a więc zbliżającej się już do tonażu lekkiego krążownika. Siła bojowa takiego okrętu jest znaczna, posiada on bowiem oprócz dział średnich i przeciwlotniczych aż 12 wyrzutni torpedowych, nieprawdopodobnie zaś daleki zasięg pływania 15 tysięcy mil morskich pozwala na niszczenie transportów nieprzyjacielskich na najodleglejszych nawet wodach, uchodzących za zupełnie bezpieczne.

Jak z tych wywodów wynika, okręty podwodne mają tak duże zalety, iż siłą rzeczy nasuwa się pytanie, czy nie można byłoby zastąpić nimi okrętów innych klas, jak kosztowne liniowce, krążowniki bojowe. Łódź podwodna bowiem jest w stosunku do nich niedroga i za cenę jednego tylko okrętu liniowego typu np. brytyjskiego H. M. S. „Rodney" lub H.M.S. „Nelson" można by ich zbudować około 40. W związku z tym rodziły się co pewien czas u nas i w innych społeczeństwach, myślących kategoriami lądowymi pomysły, że właściwie mogłaby wystarczyć flota, złożona wyłącznie z okrętów podwodnych. Aby usunąć wszelkie na ten temat nieporozumienia, należy z góry stwierdzić, że wnioski te są niepoważne i że porównać je można chyba tylko z mrzonkami, które chciałyby zastąpić flotę wojenną przez lotnictwo. Jak samoloty nie mogą wyręczyć okrętów w ich odpowiedzialnych, często decydujących o losach wojny, zadaniach, tak liniowców i krążowników, tych potężnych pływających twierdz, nie zastąpią okręty podwodne, do zupełnie innych przeznaczone działań. Okręty każdej z klas właściwej floty wojennej mają swoje własne, odrębne zadania i żadne improwizowanie na nic się tu nie przyda.



Łodzie podwodne, jako okręty bojowe, mają ogromne zalety, mają jednak również i swoje wady, których nie powinno się pokrywać milczeniem. Do tych wad zaliczyć wypada między innymi małe pole widzenia. Łódź podwodna jest trudna do zauważenia, ale i sama również ma widnokrąg bez porównania mniejszy, niż inne okręty o wysoko ponad poziom morza wyniesionych stanowiskach obserwacyjnych i kierowniczych.

Znacznie poważniejszym brakiem jest wielka ich wrażliwość na uszkodzenia. Niejednokrotnie dochodzi nas wieść o zatonięciu okrętu podwodnego. (Ze zgrozą myślimy wówczas o losie, który przypadł w udziale ludziom, zamkniętym żywcem w stalowej trumnie).

Dzisiejsza technika stoi wysoko i niewątpliwie mogłaby zapewnić okrętowi podwodnemu w wypadku zatonięcia wypłynięcie na powierzchnię, ale mogłoby to stać się tylko kosztem najistotniejszych cech bojowych: uzbrojenia oraz szybkości, pod którymi to względami i tak łódź podwodna w stosunku do innych okrętów jest upośledzona. Istniejące dzisiaj środki ratunku, jak np. odrzucenie w razie zatonięcia ołowianego kila, aby, ulżywszy okrętowi ciężaru, wydostać go na powierzchnię, są zawodne, jak wskazują czarne stronice strat marynarek wojennych.

Dla ratowania załogi z zatopionego okrętu podwodnego służy specjalna boja. Doniosły ten wynalazek przeszedł w naszej marynarce przez wiele prób i udoskonaleń i obecnie zapewnia załodze prawie całkowite bezpieczeństwo, będąc dla podwodnego marynarza tym samym, czym spadochron dla lotnika.

Śmiertelnym wrogiem okrętu podwodnego są granaty głębinowe, rozrywające się pod wpływem ciśnienia wody na żądanej głębokości W broń tę zaopatrzone zostały już pod koniec I wojny światowej nie tylko wszystkie okręty wojenne, ale również statki handlowe, a nawet kutry rybackie. Z groźnego rekina oceanicznego, siejącego postrach i zniszczenie, łódź podwodna stała się stopniowo skutecznie tropioną i tępioną zwierzyną. To samo powtórzyło się podczas zmagań minionej wojny, mimo, że Niemcy przystąpili do niej z nierównie liczniejszą flotą podwodną.

W razie spotkania z kontrtorpedowcem lub kutrami myśliwskimi nie było innego dla łodzi podwodnej ratunku, jak lec na dnie morza na tak długo, dopóki nieprzyjaciel, wyrzuciwszy różaniec granatów głębinowych, nie oddali się w przypuszczeniu, że dokonał dzieła zniszczenia.

Niemniej groźnym przeciwnikiem okrętu podwodnego jest przy świetle dziennym lotnik, przed którego spojrzeniem z góry, przenikającym toń morską, nie może on się schronić niżej 90 metrów, ściany bowiem okrętu uległyby zgnieceniu przez ciśnienie wody, olbrzymie na tych głębokościach.

Zdając sobie sprawę z wybitnych wartości bojowych okrętu podwodnego, nie powinno się przymykać oczu na jego braki. To też trzeba jak najdobitniej stwierdzić, że okręty podwodne są przedstawicielami cennej, ale tylko j e d n e j z uzupełniających się harmonijnie klas floty wojennej, bez której żadne państwo morskie nie może być zupełnie bezpieczne.

Mieczysław Zydler

Stanisław Nagiel

Przez morze

Początki naszego bytu plemiennego giną we mgle legend i podań bajecznych. Niezapisane są także początki naszego życia na morzu. Gdy wymieniamy nazwy plemion, które tworzyły państwo polskie, odgadujemy, że Wiślanie wzięli nazwę od Wisły, a Połabianie od Łaby, a więc w owych zapamiętanych początkach naszego bytu sięgaliśmy na zachód aż do Łaby. Ujścia Łaby, Odry i Wisły były we władaniu Mieszka i Chrobrego. Tymi rzekami przez Bałtyk i Morze Północne na własnych okrętach odbywał się nasz handel z Flandrią, Anglią, Antwerpią, ba, nawet i z Hiszpanią. Nie tylko nasi kupcy z Krakowa, Cieszyna i Sącza, ale i obcy z południa Dalekiego Wschodu korzystali z tych wielkich dróg otwartych.

Wyspa Rugia u wybrzeży Pomorza Zaodrzańskiego zamieszkała przez słowiańskich Rujanów, podlegała za Bolesława Krzywoustego Polsce. Właśnie na tej wyspie, a nie gdzie indziej znajdowała się największa świętość naszych pogańskich praszczurów — chram najwyższego bóstwa: Słonecznego Światowida. A więc nie Rügen tylko Rugia. Tam przy Zaodrzańskim Pomorzu. Tam na urwistej wapiennej skale półwyspu Wittów, w grodzisku wyniosłym było pierwsze ognisko duchowej siły naszych przodków zapomnianych.

Piotr Duńczyk — Oczkiem Matki Boskiej zwany — prosił u Bolesława Krzywoustego pomocy przeciw tyranizującemu Danię królowi Ablowi. Niebawem też nawy pancerne Krzywoustego, pełne najświetniejszego rycerstwa polskiego zawinęły do bram duńskiej stolicy i, jak opiewa to zdarzenie Lenartowicz:

Gdy Duńczyki zobaczyły, że król mur tłucze,
Znieśli mu na złotogłowiu od grodu klucze,
Berło białe wyrabiane, starce na czole,
I stolicę, gdy na duńskim raczy sieść stole.
Nasz Bolesław spuścił miodu w gardło spragnione,
Rzucił czaszę, starcom zsunął berło, koronę.
Ciężyć krajom tym dalekim wszem się nie zdało:
Niech Duńczyka Duńczyk sprawia, sytemci chwałą.—
I klucze im odda złote, grać sobie każe.
Więc mu grali do okrętu starce arfiarze.
Kto się patrzał od wieżyce z brzegu, kto z dachu
Biegła nawa, pieśń i sława o mocnym Lachu.

Posiadaliśmy wybrzeże, a nie chcieliśmy posiąść morza, dlatego też, spychani na wschód i południe, traciliśmy je z dniem każdym na korzyść wrogów naszych. A tracąc dostęp do morza, szliśmy na łaskę rozsiadłych wokoło pachciarzy, aż,

wreszcie otoczeni ze wszystkich stron, popadliśmy w niewolę. Okazuje się, że Teilprobleme (zagadnienia częściowe) polityki hitlerowskiej, nie wymyślił Hitler. Sposób ten niszczył nas w walce z Niemcami od niepamiętnych czasów.

Na ujściu Wisły rozsiadło się miasto „potężne i złe" — Gdańsk.

W r. 1308 historia notuje rzeź polskich gdańszczan przez Krzyżaków: Gdańsk zostaje przyłączony do Zakonu. W r. 1454 powraca do Polski. Za Batorego już sam buntuje się. Podczas potopu szwedzkiego, nawrócony, manifestuje zadziwiającą wierność. W czasie rozbiorów ze smutkiem musi poddać się władzy pruskiej. W r. 1919 znowu, niby dawniej Freie Stadt Danzig. Dziś Gdańsk z Prusami do nas należy.

Już Fryderyk II powiedział śmiało niepojmowaną prawdę przez naszych przodków, a wreszcie dla naszego pokolenia oczywistą: „Kto zdobędzie ujście Wisły, będzie właściwym panem Polski, a nie ten, kto nią rządzi". Nigdy nie zdobyliśmy się na śmiałą decyzję obsadzenia Gdańska wojskiem polskim. Zuchwały Gdańsk wodził za nos Rzeczypospolitą nawet w czasach jej największej potęgi.

Stając w poszerzonej bramie Bałtyku na progu świata całego — stoimy wobec imienia wielkości.

Być u brzegów, to nie znaczy posiadać morze. Posiadać morze, to znaczy żyć na oceanach i być w kontakcie z całym globem bez żadnych pośredników we wszelakim znaczeniu. Do tego prowadzi niekończąca się nigdy praca w całym kraju, na wybrzeżu, na statkach i na okrętach. Trudu tego nie zastąpi martwa wiara w misję Narodu i tęsknota do cudów. Wiara bez uczynków nie sprawi cudu. Na cud trzeba zarobić. Zdobyte wybrzeża i porty powinniśmy tylko bronić; morze musimy ciągle zdobywać.

Polska na niebezpiecznym rozdrożu świata ma do wyboru: żyć dzielnie albo sczeznąć marnie. Jeżeli ukochaliśmy wolność, musimy wypłynąć na oceany.

Jeżeli uważaliśmy się kiedykolwiek za Naród wolny, to prawie nigdy w pełnym znaczeniu tego słowa. Być wolnym Narodem — znaczy korzystać z mórz i czuć się na nich, jak ptak wykorzystujący bezkresy powietrza. My zawsze trzepotaliśmy się w klatce swojej ojczyzny, nie widząc świata po za jej dobrodziejstwami i biedą. Obce są nam pojęcia wyprawy po złote runo w poważnym znaczeniu. Jeżeli opuszczaliśmy kraj, to jako zbiegi— emigranci na cudzych statkach w trzeciej klasie.

Szczęśliwe narody morskie. Szczęśliwi ci, którzy nie mają usłużnych pośredników i kształcą siłę charakterów swoich. O tym, że błądzimy, wiedzieliśmy od początku. W r. 1573 biskup Dymitr Solikowski pisał: „Każdemu panu i narodowi więcej na morskim państwie zależy niż na ziemskim. Kto ma państwo morskie, a nie używa go, albo da sobie wydzierać, wszystkie pożytki od siebie oddala, a wszystkie szkody na siebie przywodzi, z wolnego niewolnikiem się staje, z bogatego ubogim".

Gdynia, widomy znak woli życia Narodu Polskiego, niech nam będzie dobrym początkiem. Właściwie, od r. 1919 zaczęliśmy silniej odczuwać nasz związek z morzem. A przecież od praczasów „Wiatr powiewający od morza niósł w kaszubskie i lechickie lądy zapach wody słonej i zapach jodowy, szczególną rzeźwość i siłę". Popularność w Polsce „Wiatru od morza" — popularność tego pięknego utworu Stefana Żeromskiego, utworu, z którego urywek przytoczyłem, ukochanie tych słów, to wyraz miłości Narodu, to nasza pierwsza prawdziwa miłość morza. „Wiatr powiewający od morza" — to rozkwitająca ciągle dobra nowina o naszej lepszej przyszłości — rozkwitająca niby kwiat najpiękniejszy, żywiony sokiem naszej najlepszej przeszłości.

Szeroki dostęp do morza, jaki dziś posiadamy jest poszerzoną piersią Narodu; jest piersią, która może oddychać powietrzem całego świata. Pozbyliśmy się wąskiej piersi suchotniczej. Ta pierś szeroka, jaką dziś mamy, musi być najczystszą i najzdrowszą częścią polskiego organizmu. Jeden Niemiec pozostawiony na wybrzeżu naszym, to słabość i rezygnacja. Niemcy w Gdańsku i Szczecinie — to dalsza męka smutnej niepodległości. Nie dajmy się zwieść wspominkami o wypadkach wierności Gdańska niemieckiego dla Polski. Byłby to najlichszy sentymentalizm. Żarłoczne Niemcy są zdania, że gdzie ich mowa dźwięczy, a jest tam przy tym chleb i słonina, tam jest ich ojczyzna. — „Dort Vaterland, wo Brot und Speck". A więc precz, precz z polskiej ziemi wszyscy Niemcy! Precz z polskiego wybrzeża plemię koczownicze! Dość mamy gdańskich kłótni, afrontów, zniewag i ciągłej dyplomacji z byle kim. Na oczyszczonym gdańskim rumowisku pobudujemy miasto nowe, potężne i dobre. Będzie to nareszcie nasze, jak na początku dziejów, własne miasto portowe. Pobudowaliśmy Gdynię — potrafimy odbudować Gdańsk. Przed wojną było nas tam zaledwie 10%. Powojenny Gdańsk — to 100% Polaków! Nad Gdańskiem zawieszona „Tarcza Sobieskiego" przez gdańskiego astronoma Jana Heweliusza w XVII wieku znana jest całemu światu. Oczyścimy z czarnej farby orły polskie w Gdańsku. Zaludnimy miasta i wsie ziem pomorskich. Staniemy zbrojnie wokół Szczecina i będziemy upominać się o Rugię. To wszystko nasze było i naszym pozostanie. Niechaj koczownicy idą tam, skąd przyszli. Tego wymaga karząca sprawiedliwość. Tysiącletnie zbrodnie Niemców, opitych krwią słowiańską, nie mogą trwać dalej.

Ożywiony duch Narodu oczekuje zrywu wszystkich Polaków za Zachód i na morze. Tam nasza moc. Zawołaniem niechaj nam będzie akcentowanie słów naszego Hymnu Narodowego „Przez morze":

Tak, jak dawniej Chrobrym Piastom,
Racz nam szczęścić Boże,
Dla Twej chwały, dla Ojczyzny
Wracamy na morze...
Marsz na Pomorze!
W znój i bój na morze!...
Polsko, dla Twej Chwały,
W zgodzie Naród cały...

Stanisław Nagiel

Dr. Aleksander Lech Godlewski

Kai- Kai-



Okręt „Ville d'Amiens" pruł granatowe fale Oceanu Spokojnego z szybkością mniejszą niż zazwyczaj. Między archipelagiem wysp Towarzyskich, a Markizami, natrafił na prądy przeciwne. Czterech australijskich gentelmanów grało całymi dniami w bridża, reszta zaś pasażerów wylegiwała się na leżakach, lub krążyła sennym krokiem po pokładzie. Upał stawał się nieznośny. Statek leniwie przechylał się z burty na burtę. W takiej chwili nie ma nic lepszego do roboty, jak wypytywać się współtowarzyszy podróży o ich przeżycia na Morzach Południowych.

Otóż wówczas mogłem dłużej porozmawiać z Edwardem Brownem, chudym, opalonym i bardzo cichym człowiekiem, który dotychczas do nikogo niemal ust nię otworzył. Był to poważnie wyglądający mężczyzna, lat około czterdziestu, ubrany w czarny długi surdut, jaki noszą duchowni anglikańscy. Widocznie nabrał do mnie zaufania, bo niebawem zaczął się zwierzać: „Trzech nas było przyjaciół — rozpoczął swoje opowiadanie — trzech towarzyszy broni, w jednym z pułków operujących na froncie francusko-niemieckim. Długie godziny trudów wojennych, urozmaicaliśmy sobie rozmowami o duszy, o przeznaczeniu człowieka i o tym podobnych sprawach wysoce filozoficznych. Ralf miał podobne usposobienie do mnie; trzeci z nas był całkiem innego temperamentu. Zawsze w dobrym humorze; niesłychanie odważny, wielokrotnie narażał swoje życie z uśmiechem na ustach. Wysoki, piękny, odznaczał się ogromną siłą i zręcznością. Nasza trójka przeszła jakoś szczęśliwie przez zawieruchę wojenną, wszyscy wyszliśmy z niej cało. Ralf i ja postanowiliśmy oddać się służbie duchownej i wstąpiliśmy do Towarzystwa Misyjnego. O trzecim naszym towarzyszu nic nie było wiadomo. Gdzieś przepadł bez wieści.

Smutno nam było bez niego, gdyż zżyliśmy się bardzo, a poza tym brakowało nam jego bujnej fantazji, jego dziwnych opowieści marynarskich, którymi uprzyjemniał ciężkie chwile wojenne.

Nadszedł czas, gdy po skończeniu studiów misyjnych, Ralf i ja poprosiliśmy, by nas wysłano na którąkolwiek z wysp Mórz Południowych. Kapitan szkunera obiecał nas odwieźć na jedną z mało znanych dzikich wysp archipelagu Nowych Hebryd. Musieliśmy uprzednio złożyć deklarację, że dobrowolnie przystaliśmy na wysadzenie nas na ląd w kraju, gdzie dotychczas żyją zupełnie pierwotne plemiona.

Po dwuch miesiącach podróży zbliżyliśmy się do celu naszej wyprawy. Wysokie pióropusze palm kokosowych górowały nad zbitym gąszczem zieleni. Szkuner stanął na kotwicy w małej zatoce, a nas odwieziono do nieznanego wybrzeża szalupą. Pozostaliśmy sami z niewielką ilością prowiantu i narzędzi, a tymczasem statek odpłynął i zniknął niebawem za horyzontem. Pierwsze nasze uczucie było radosne.

Na małej polance leśnej rozpaliliśmy ognisko, skleciliśmy prymitywny szałas i postanowiliśmy tu przepędzić noc. Na niebie ukazał się blady księżyc, otulając dżunglę jakimś niesamowitym światłem. Komary dokuczały bardzo. Gdzieś w pobliżu zaczęła jęczeć sowa. Pod rozpostartą siatką ochronną (zwaną „moskitierą") ułożyliśmy się w szałasie i niebawem objął nas sen, kojący wszelki strach i zmęczenie...

Nagle zbudziło nas okropne wycie. Polanka została oświetlona przez kilkanaście pochodni. Zaroiło się od ciemnych postaci z piórami na głowie, w krótkich spódniczkach z traw i liści na około bioder. Wymachując dzidami i wrzeszcząc, zbliżała się cała gromada dzikusów ku dwum nieszczęsnym misjonarzom, którzy ze spokojem czekali swego losu. Istotnie naraz cała czereda rzuciła się ku nam i przywiązała obu przyjaciół do grubego pnia drzewnego. Zaczął się piekielny taniec. Wycie przeszło w jakąś pieśń wojenną, w której co chwila powtarzał się złowrogi okrzyk „Kai kai!". Zrozumieliśmy ten okrzyk i domyślaliśmy się, że po tańcach nastąpi krwawa ofiara dla bożka lasów „Sinoi", po czym zostaniemy poćwiartowani i zjedzeni. Już wszystkie dzidy zaczęły się zbliżać pomału ku naszym piersiom, już wykrzywione, roznamiętnione twarze, wyszczerzone zęby, otaczały nas ze wszystkich stron, gdy w tem stała się rzecz tak dziwna, tak niespodziewana, że już zupełnie zrezygnowani, podnieśliśmy jednak głowy, patrząc z niedowierzaniem na to, co się dzieje. Jak cyklon ugina palmy, roztrąca i łamie gałęzie i krzaki, tak nagle rozsypało się zwarte koło dzikich, a jeden z nich, który nie zdołał odskoczyć od nas, został powalony jednym uderzeniem pięści. Odezwały się okrzyki: Ariki ahio! — wódz przybył! Przed nami stał olbrzym z pękiem wspaniałych piór na głowie. Na rękach i na nogach nosił rzeźbione bransolety, a na szyi ozdoby z zębów kaszalotów i sznury muszelek. Ciało, nasmarowane olejem kokosowym, świeciło w migotliwym blasku ognia. Siłacz rozciął nam więzy długim nożem i pociągnął za ręce ku ognisku. Długo nam się przyglądał, po czym czoło zmarszczył z wysiłku myślowego, jakby sobie chciał przypomnieć dawno znane wyrazy. Nagle puścił nas, cofnął się krok wstecz i krzyknął: „Ralf, Edward! co wy tu robicie?". Zdziwienie nasze nie miało granic. Tu, na nieznanej wyspie, wśród dzikich ludożerców, o krok od śmierci, tu nas ktoś nazwał po imieniu, przemówił do nas w ojczystym języku i to sam wódz całego plemienia. „— Nie poznajecie mnie?— spytał po chwili — jestem waszym towarzyszem z wojska, tym samym, którego nazwaliście „odważny John". ***Dr. Aleksander Lech Godlewski***

Mgr. Ludwik Milanowski

RYBOŁÓSTWO DALEKOMORSKIE

Bałtyk należy do mórz ubogich w ryby. Dla potwierdzenia tego wystarczy przytoczyć, że połowy bałtyckie wszystkich krajów leżących nad tym morzem wynosiły przed wojną przeciętnie zaledwie 10 — 15% połowów niemieckich statków dalekomorskich dokonywanych na Morzu Północnym, wokół Islandii, koło wyspy Niedźwiedziej, Szpicbergów i na Morzu Barentsa. Gdyby jedna tylko Polska — wyposażona w odpowiedni tabor rybacki łowiła ryby na Bałtyku, to i tak osiągnięty rezultat (80 — 90.000 ton ryb rocznie) nie zaspokoiłby naszego zapotrzebowania. Z przytoczonych cyfr wynika niezbicie, że Bałtyk w planach rozwojowych naszego rybołóstwa morskiego odegrać może tylko rolę drugo-planową. W celu pokrycia zapotrzebowania na ryby morskie, które, jak ogólnie wiadomo, do czasu wyrównania stanu naszego pogłowia rzeźnego, wypełnić będą musiały lukę istniejącą w podaży produktów mięsnych — trzeba stworzyć takie rybołóstwo, które mogłoby czerpać z bogatych terenów rybnych, leżących poza cieśninami duńskimi. Rybołóstwem takim jest rybołóstwo dalekomorskie, dysponujące większymi statkami zdolnymi do łowienia na dalekich morzach i przywożenia jednorazowo większych transportów rybnych.

Polska przed r. 1939 pokrywała swoje zapotrzebowanie na rybę morską, przy bardzo małym jej spożyciu, wynoszącym zaledwie 3 kg. na głowę ludności (konsumcja Niemiec wynosiła w r. 1938 12 kg. na głowę, przy rocznych połowach dalekomorskich, dochodzących do 800.000 ton ryb, zaledwie w 15% własnymi połowami bałtyckimi i dalekomorskim). Pozostałą ilość pokrywał import, który obciążał nasz bilans handlowy poważną sumą od 30 — 48 milionów złotych rocznie. Obecnie konsumcja z przytoczonych wyżej powodów musi ulec poważnemu zwiększeniu, ale na kosztowny import nas nie stać, gdyż musimy w pierwszym rzędzie importować towary inwestycyjne dla dźwignięcia naszego zniszczonego przemysłu i transportu. W celu zaspokojenia zatem tego zapotrzebowania, pozostaje jedyna droga, t. j. stworzenie własnego rybołóstwa dalekomorskiego.

Do r. 1939 posiadaliśmy już 30 dalekomorskich statków rybackich, mających pokryć w wymienionym roku wedle zamierzeń 20% krajowego zapotrzebowania. Posiadaliśmy 5 dobrze rozwijających się towarzystw dalekomorskich połowów i były wszelkie dane do szybkiego rozwoju tej nowej u nas gałęzi pracy na morzu. Wszystkie te pomyślne warunki zniszczyła całkowicie wojna. Z 30 statków rybackich w Polsce nie ma ani jednego, a wedle posiadanych niedokładnych relacyj w Anglii pracuje zaledwie kilka. Zatem i w tej dziedzinie Polska zaczynać musi zupełnie od nowa. Trzeba stworzyć nową flotę rybacką, dostarczyć odpowiednich kadr ludzkich i uruchomić wszystkie pomocnicze placówki dla tego przemysłu w postaci beczkarni, produkujących masowo tanie beczki śledziowe, sieciarni, odpowiednich magazynów i pomieszczeń dla przerabiania dowiezionych ryb.

Rybołóstwo dalekomorskie dokonuje połowu ryb dwoma sposobami i odpowiednio do tego rozróżniamy dwa rodzaje statków. Rybołóstwo pławnicowe albo lugrowe, nastawione jest wyłącznie na połów śledzi. Uprawiane jest za pomocą sieci zastawnych — pławnic przez specjalne statki, zwane lugrami lub dryfterami. Złowione śledzie zostają zaraz na pokładzie zasolone i zabeczkowane i w tym stanie dostarczane są do portów, gdzie się je przesortowuje i przepakowuje do beczek handlowych. Dostarczony produkt jest wysokiej wartości i trwałości. Wymaga za to większej umiejętności ze strony załogi i oparcia się w okresie intensywnych połowów o bazę położoną w pobliżu terenu połowów. Jest to typowy rodzaj rybołóstwa sezonowego.

Drugi rodzaj — rybołóstwo trałowe, uprawiane jest przez trawlery rybackie za pomocą sieci ciągnionych, dennych, t. zw. trałów. Poławia się tym sposobem ryby denne, w odróżnieniu od rybołóstwa pławnicowego, poławiającego ryby powierzchniowe — pelagiczne, t. zn. przebywające przeważnie w pobliżu powierzchni morza, (których typowym przedstawicielem jest śledź). Specjalne sieci — trały ciągnione są przez statek po dnie, poławiając przebywające tam ryby. W przeciwieństwie do pławnicowego, nastawionego wyłącznie na połów śledzi, rybołóstwo trałowe poławia oprócz śledzia, przebywającego również w pewnych okresach w pobliżu dna, i inne ryby, jak wątłusze, łupacze, czarniaki, płastugi i t. p. Uprawiane może być przez cały rok. Złowione ryby dowożone są w lodzie w stanie świeżym do portów. W naszych warunkach statki muszą przychodzić bezpośrednio do kraju, nie potrzebują zatem baz zagranicznych. Ponieważ dowiezione ryby w stanie świeżym muszą być po wyładowaniu zaraz przerobione lub dostarczone bezpośrednio konsumentowi, jasnym jest, że dla tego rodzaju rybołóstwa istnieć musi w portach bardzo sprawny aparat przetwórczy, handlowy i dobrze zorganizowany transport, wyposażony w odpowiedni tabor (wagony-chłodnie, samochody-chłodnie i t. d.).

Polskie rybołóstwo dalekomorskie rozwijać musi obie gałęzie: rybołóstwo pławnicowe ze względu na duże zapotrzebowanie śledzi solonych, zaś rybołóstwo trałowe w celu dostawy ryb świeżych bezpośrednio konsumentowi, oraz zapewnienia bazy surowcowej naszemu przemysłowi rybnemu.

Tabor stworzyć można tylko drogą jego zakupu zagranicą lub przez budowę nowych statków na naszych stoczniach. Ponieważ stocznie polskie nie są jeszcze w stanie podjęcia budowy takich statków, należy wykorzystać wszystkie możliwości dla dostarczenia rybołóstwu dalekomorskiemu potrzebnego taboru pływającego. Władze rybackie czynią starania w tym kierunku, umieszczając w zamówieniach UNRRA, oraz w ramach przyznanych Polsce kredytów towarowych w Anglii i USA, takie statki. Ponadto, jako rekompensatę za poniesione straty wojenne w taborze tego rybołóstwa mamy prawo domagania się od państw sojuszniczych przy podziale floty niemieckiej, przyznania nam pewnej ilości trawlerów i lugrów, względnie innych statków morskich, nadających się do przebudowy na naszych stoczniach. Miejmy nadzieję, że starania władz rybackich odniosą pożądany skutek.

Sprawa odpowiednich kadr ludzkich dla obsadzenia załóg zwłaszcza stanowisk kierowniczych na statkach dalekomorskich, jest nader skomplikowana. Z jednej strony rybacy przybrzeżni nie posiadają odpowiedniego doświadczenia i wykształcenia dla objęcia stanowisk kierowniczych na tych statkach, — dostarczyć mogą tylko części załóg — z drugiej strony nasi oficerowie — nawigatorzy, nie posiadają potrzebnej wiedzy rybackiej. Przed wojną pomagano sobie, angażując na stanowiska kierownicze fachowców zagranicznych, przy których szkolili się nasi rybacy. Niestety zbyt krótko istniało u nas rybołóstwo dalekomorskie, by można było wyszkolić odpowiednią ilość kapitanów i marynarzy-rybaków. Z wyszkolonego elementu pewna część zginęła w czasie wojny, wielu rozproszyło się po świecie, to też zapewne i obecnie zaangażować trzeba będzie zagranicznych fachowców dla obsadzenia niektórych stanowisk na tych statkach.

Sprawa uruchomienia w naszych portach pomocniczych gałęzi tego przemysłu jest równie pilna, jak sprawa taboru pływającego. Dlatego z uznaniem należy powitać fakt, że BOP przystąpił do odbudowy spalonych obiektów fabrycznych i magazynów dawnej firmy „Mewa“ w Gdyni na Molo Rybackim, gdyż stworzy się w ten sposób przyszła bazę rozwojową dla dalekomorskiego rybołóstwa. Zorganizowanie odpowiedniego przedsiębiorstwa mającego objąć zadania uruchomienia tej gałęzi pracy morskiej, wyposażonego w odpowiednie zasoby finansowe i opartego na współpracy z czynnikami państwowymi organizacji społeczno-spółdzielczych jest obecnie również w toku.

Należy życzyć, by już w najbliższym czasie liczna flotylla naszych trawlerów i dryfterów wyruszyła na połowy na wody Morza Północnego i zaopatrywała nas w dary morza, które są wszystkim dostępne. Rozwinięte dzięki sprzyjającej koniunkturze, polskie rybołóstwo dalekomorskie, zwiększy spożycie ryby morskiej i w przyszłości zdolne będzie zaopatrywać nie tylko nasz kraj, ale i inne państwa, nie mające dostępu do morza.

Mgr. Ludwik Milanowski

A. Janta-Połczyński

MORZE !!!

Morze! Z wysokiego pokładu patrzę na jego zmienność i wielkość, pełnię i pustkę. Patrzę i dzisiaj znowu słucham.

Morze! Samym słowem powie o sobie.

Meer... dla Niemca brzmi po prostu: „więcej“.

La mer... oto jest we francuskim słowo ciepłe, miękkie, kołysze, słowo treści tej samej, co „matka“.

Sea! Anglik słyszy w jego nazwie nakaz nieograniczony: zobacz!

Dla nas to samo znaczy poprostu — może!

Dla nas jest nadzieją i rozległością, jest wszystkim, czego się nie dopowiada, co kusi, co zaprasza i ciągnie. Morze!

A. Janta-Połczyński



Redakcja „Młodzieży Morskiej“ otrzymała następujący miły liścik, który bez zmian podajemy:

Szanowna Redakcjo!

Z kolegą długo zastanawiam się nad wyborem pisma i prenumeraty któregoś z nich.

Taka wielka ilość, tyle wydawnictw! W kioskach, u ulicznych sprzedawców, w oknach redakcji, wabią swymi kolorowymi okładkami, wielkimi tytułami pierwszych stronic, ilością zdjęć i rysunków; które wybrać, które będzie bardziej wartościowe i ciekawsze?

I nie mogłam zdecydować się. — Kolega dawno już prenumeruje „Przekrój“, „Żołnierz Polski“, „Dziennik Filmowy“ — a ja przeglądam to wszystko i czekam na coś?...

Pewnego dnia idąc z pracy, zatrzymałam się przed wielką wystawą redakcji. Czytam tytuły pism, czasopism, książek, tygodników, jakby szukam czegoś między nimi. Wtem wzrok zatrzymuje się na tytule „Młodzież Morska“ — czyżby — „Powiew od Morza“? — nie zastanawiając się dłużej, wchodzę do Redakcji (w przejściu potrącam kogoś — nieprzepraszając) i jednym tchem recytuję: — „proszę o numer „Młodzieży Morskiej“. Uradowana pędzę do domu. Wreszcie wybrałam coś ,bo było mi już wstyd Włodka, u którego równiuśkimi szeregami leżą ułożone pisma na półce nad biurkiem. Szybkim cięciem noża przecinam pachnące jeszcze farbą drukarską strony pisma i czytam, czytam...

Tak — to „powiew od morza“! To o morzu, jego żołnierzu, o kochanych okrętach, kutrach, Gdyni i Gdańsku. „Powiew od morza“, który każe pamiętać, o co bił się żołnierz 1939 roku. „Powiew“ — mówiący: „Morze wróciło do was — kochajcie je!“. Uczcie się o nim, służcie mu! Zdobywajcie wiedzę o nim i szerzcie ją. Za morze polegli nasi najlepsi bracia i ojcowie. O nie walczył każdy młody — w swych „snach o potędze“!...

Wreszcie mam „swoje“ pismo. Uradowana poszłam do Włodka i pokazuję mu pierwszy numer. Zdziwiony — wiesz, mówi, nie widziałem tego — ty zawsze coś znajdziesz — muszę to mieć! — Na drugi dzień nowiusieńki numer „Młodzież Morska“ leży obok innych czasopism— kiedyś będzie „oprawiony“ — bo Włodek już taki jest.

Odruchowo skreśliłam te kilka słów, w podzięce Redakcji za pierwszy numer „Młodzież Morska“.

Ja bardzo kocham morze i wszystko, co się z nim łączy i nad nim dzieje. Dla tego bardzo ucieszyło mnie to wydawnictwo. Jeszcze nigdy nad morzem nie byłam, lecz składam oszczędności, aby w niedalekiej przyszłości móc spędzić na wybrzeżu morskim kilka tygodni.

A teraz wraz z Włodkiem prosimy o jak najwięcej zdjęć z nad morza w czasopiśmie. I z niecierpliwością czekamy na dalsze numery...

Wdzięczna

Baśka—Łodzianka

Kronika Morska

ODBUDOWA STOCZNI W GDYNI

Odbudowa stoczni postępuje naprzód W remoncie są trzy doki pływające o nośności 400 ton, 1500 i 6000 ton.

Dotychczas wyremontowano kilka statków zagranicznych, jak 3 statki szwedzkie: „Etan I" „Nautic" i „Anna Grete" oraz statek amerykański „Anna Howart Show", za co Zjednoczenie Stoczni Polskich otrzymało podziękowanie od inżyniera statku.

Z polskich statków wykonano remont na holownikach i przygotowuje się budowę 7 kutrów zamówionych przez Gł. Urząd Rybacki. Poza tym przystępuje się do naprawy wagonów towarowych i mostów dla kolei.

AKCJA OSIEDLEŃCZA NA WYBRZEŻU

Woj. gdańskie liczy 16.421 km2. Wedle przybliżonych danych teren województwa zamieszkuje: 510 tys. Polaków (z czego ludności wiejskiej 240 tys., miejskiej 270 tys.), oraz 390 tys. Niemców (z czego na wsi mieszka 207 tys., w mieście 183 tys.).

Poważną przeszkodą w akcji osiedleńczej jest to, że najżyźniejsze tereny na Żuławach o pow. 60 tys. ha, są zalane wodą na skutek zniszczeń wojennych.

Z ramienia Min. Rolnictwa pracę nad osuszeniem tych terenów prowadzi Urząd Melioracyjny, który zdołał uruchomić już około 200 stacji pomp motorowych.

BURSZTYN ARTYKUŁEM EKSPORTU

Wytwórnie bursztynowe we Wrzeszczu i Sopocie podjęły już produkcję galanterii bursztynowej z oryginalnego surowca bursztynowego. Zakłady surowca bursztynu w Zatoce Gdańskiej i wzdłuż wybrzeża Zalewu Świeżego są prawie jedyne na świecie. Wobec tego łatwo będzie zorganizować eksport wyrobów bursztynowych, zwłaszcza do Ameryki, gdzie zawsze cieszyły się wielkim popytem.

PRZEMYSŁ PRZETWORÓW RYBNYCH

Północne Zjednoczenie Przemysłu Konserwowego sprawuje zarząd nad 18 fabrykami przetworów rybnych, owocowo - warzywnych i mięsnych, znajdującymi się na wybrzeżu. Produkcja przetworów w Gdyni i Gdańsku stanowi 90% ogólnopolskiej produkcji konserw rybnych. Fabryki przetworów owocowo-warzywnych znajdują się w Gdańsku, Nowym Porcie i Kwidzyniu. Fabryki przetworów mięsnych w Sopocie oraz zespół 4 fabryk w Derłowie pracują w miarę uzyskiwania surowców.

W sierpniu przerobiono 11.000 kg. ryb i 20.000 kg. warzyw, we wrześniu 60.000 kg. ryb i 35.000 kg. warzyw, w październiku 93.000 kg. ryb i 170.000 kg. warzyw.

MIĘDZYNARODOWA ORGANIZACJA ŻEGLUGOWA U. M. A.

wyraziła swą zgodę na wynajęcie do celów przewozu rudy żelaznej poza statkiem s-s „Leica", dalszego tonażu fińskiego. Ze statków szwedzkich zwolniono również dalszy tonaż statkami s-s „Polarcirkeln" i s-s „Wiking" dla przewozu 25.000 ton rudy żelaznej do Polski. Szwecja ze swej strony wystąpiła do U. M. A. z propozycją skierowania dalszych statków do przewożenia węgla z Polski do portów szwedzkich.

TABOR RYBACKI I RYBOŁÓSTWO DALEKOMORSKIE

W remoncie znajdują się 24 kutry, 60 kutrów zatopionych wydobywa się.

Jeśli chodzi o rybołóstwo dalekomorskie, to z taboru z r. 1939 nie ma dziś ani jednego kutra. 7 polskich jednostek pracuje w Anglii, z których 2 powrócą już w najbliższym czasie. Na rok 1946 projektuje się budowę 60 kutrów w stoczniach krajowych, ponadto zamówiono w ramach dostaw UNRRA większą ilość kutrów i trawlerów.

SPUSTOSZENIA NA HELU

W ciągu ostatnich miesięcy wojny Niemcy przeobrazili półwysep Hel w twierdzę, której bronili rozpaczliwie. W tym czasie wycięli wielką część lasów, biorąc drzewo na budową bunkrów, rowów strzeleckich i wałów obronnych, gdy brakło im drzewa po zużyciu łodzi, kutrów, a nawet całych osiedli rybackich. Wtedy przestała istnieć osada Chałupy, Kuźnice znikły w połowie, a ucierpiały wszystkie inne wsie. Cała powierzchnia półwyspu została poryta i zaminowana. W poprzek Helu przekopano przeciwczołgowe rowy i użyto parowozów jako zapór. Roślinność Helu zniszczono w 40 proc., a w następstwie wiatr wydmuchał olbrzymie wydmy, co zmieniło wygląd półwyspu w wielu miejscach. Sprawą zalesienia Helu zajęła się Dyrekcja Lasów Państwowych Okręgu Gdańskiego.

PIERWSZY KONSULAT W GDYNI

W listopadzie rozpoczął w Gdyni swoje urzędowanie konsulat francuski. Jest to pierwszy konsulat na terenie Gdyni.

CHŁODNIA W GDYNI ROZPOCZYNA PRACĘ

Znajdująca się w Gdyni chłodnia portowa jest jedną z największych tego rodzaju w Europie. Powierzchnia składnic chłodni wynosi 20.000 metrów kwadr. i może pomieścić 15 do 20 tys. ton towaru. Przy normalnym funkcjonowaniu instalacji chłodzących, chłodnia jest w stanie zamrozić do 60 ton surowca dziennie. Na skutek działań wojennych zniszczona została maszynownia.

Dzięki instalacji prowizorycznej, możliwe jest uruchomienie już w najbliższej przyszłości 4 zamrażalni. Pozostałe 4 będą uruchomione na wiosnę. W chwili obecnej zatrudnionych jest, oprócz sztauerów, 100 robotników, co stanowi 70 proc. przedwojennego stanu zatrudnienia.

WYDZIAŁ HANDLU MORSKIEGO W GDYNI

W gmachu Liceum Handlowego w Gdyni został otwarty Wydział Handlu Morskiego i Techniki Portowej.

Wobec braku fachowców, potrzebnych w przedsiębiorstwach portowych i urzędach związanych z żeglugą morską i handlem morskim, władze szkolne zezwoliły na otwarcie wyżej wymienionego wydziału.

Program studiów, trwający 1 rok, obejmuje całokształt zagadnień, związanych z handlem morskim, jak organizacja i technika handlu morskiego, prawo morskie, prawo celne, transporty morskie i lądowe, eksploatacja statku i portu i t. d.

Po ukończeniu absolwentom przysługuje prawo tytułu licencjata handlowego. Warunkiem przyjęcia jest ukończenie Liceum Handlowego lub Ogólnokształcącego.

POLSKIE LINIE ŻEGLUGOWE

Celem omówienia spraw, związanych z dalszą pracą polskiej marynarki handlowej, przybył z Londynu do Warszawy naczelny dyrektor polskich Linii Żeglugowych, p. Marius Plinius.

Polskie Linie Żeglugowe, w skład których wchodzą przedsiębiorstwa: Gdynia — Ameryka, Linie Żeglugowe S. A., Żegluga Polska S. A. i Polsko-Bryt. Towarzystwo Okrętowe S. A., działały podczas wojny w Anglii.

Statki nasze, które niemal wszystkie zdołały ujść z kraju w r. 1939, pływały w ramach wojennej służby transportowej mocarstw sprzymierzonych. Wobec powrotu do warunków pokojowych i mającego nastąpić zwolnienia statków przez U. M. A. w pół roku po zakończeniu wojny z Japonią, a więc w dniu 1 marca 1946 r., wszystkie jednostki naszej floty handlowej oddane będą do dyspozycji Polskim Liniom Żeglugowym.

Polskie Linie Żeglugowe posiadają 31 jednostek pływających o ogólnym tonażu ok. 140 tys. B. Rg. T. W liczbie tej posiadamy 4 statki pasażerskie („Batory", „Sobieski", „Kościuszko" i „Pułaski")— pozostałe to statki towarowe.

Większość z tych statków wymaga z powodu nieprzerwanej służby transportowej w czasie wojny większych lub mniejszych remontów. Stocznie polskie nie są przygotowane do przeprowadzenia remontów dużych statków, wobec czego trzeba będzie przeprowadzić je na stoczniach angielskich.

KURSY ŻEGLARSKIE W KRAKOWIE

W Krakowie otwarte zostaną 3-mies. kursy żeglarskie dla pracowników żeglugi śródlądowej.

Czynione są starania o otwarcie 3-letniej Szkoły Żeglarskiej dla chłopców, chcących poświęcić się zawodowi żeglarskiemu.

Przez okres zimowy będą się odbywały wykłady teoretyczne, zaś z rozpoczęciem sezonu uczniowie zostaną skierowani na praktykę.

W KRUSZWICY NAD GOPŁEM

istnieje ośrodek szkolenia morskiego, który w niedługim czasie ma być przekształcony w Szkołę Morską. Ośrodek dysponuje flotyllą, sprzętem motorowym, żaglowym i zabudowaniami.

W tej chwili w ośrodku dokonuje się naprawy taboru, który na wiosnę spłynie na wodę. Na flotyllę tę składają się: 6 jachtów po 24 mtr. kw., 2 jachty po 15 mtr. kw. żagla, 11 szalup morskich, trzy wielkie motorówki i inne drobne jednostki.

KOMUNIKACJA NA WIŚLE

Państwowa Żegluga czyni wielkie wysiłki, celem wydostania z dna Wisły zatopionych w czasie działań wojennych statków.

Dotychczas wydobyto 9 statków. Są to niemal wraki, wymagające często gruntownego remontu i wyposażenia w nowe maszyny. 3.XI odbyła się uroczystość przekazania do użytku dwóch statków rzecznych, wydobytych z Wisły i całkowicie wyremontowanych. Są to: „Sobieski" i „Traugutt", które kursować będą na trasie Warszawa— Toruń. Statki te mogą zabierać po 400 pasażerów i 50 ton towarów każdy.

RUCH W PORTACH POLSKICH

Do dn. 1.X 1945 r. przeszło przez Gdańsk i Gdynię 909 statków. Zdolność przeładunkowa obu tych portów wynosi obecnie 400.000 ton mies.

Wg. planu rozbudowy obu portów do końca roku 1946 będą one w stanie przeładować do 7,5 mil. ton towarów.

Dla charakterystyki, w jak trudnych warunkach odbywa się praca w portach polskich, podajemy, że ogólne straty na wybrzeżu, nie licząc strat prywatnych, oblicza się na około 300 mil. zł. przedwojennych.

W październiku przeszło przez port gdański i gdyński 298 statków o pojemności 250.000 ton.

Pierwsze miejsce zajęła bandera szwedzka, miejsca następne zajęły wg. kolejności bandery: fińska, radziecka, amerykańska, brytyjska, norweska, duńska i polska.

Przez oba porty wywieziono 103.000 ton węgla eksportowego, bunkrowego i koksu oraz 2.750 ton cementu.

Import wyniósł 84.679 ton, w tym 50.571 ton towarów UNRRA, 25.166 ton rudy, 22.075 ton celulozy, 4.853 ton fosforytów oraz 250 ton azbestu.

REGULARNA KOMUNIKACJA MIĘDZY POLSKĄ A ANGLIĄ

Statek „Katowice" zapoczątkował wznowienie przedwojennej regularnej komunikacji. Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego na trasie Gdańsk — Gdynia — Hull — Londyn.

Regularne rejsy na tej linii odbywa już, wynajęty przez polskie linie żeglugowe, szwedzki statek „Ragna". Statek ten może zabierać oprócz ładunku 120 pasażerów.

ŻEGLUGA NA ODRZE

Przed wojną żegluga na Odrze była bardzo ożywiona. Ustępujący Niemcy zatopili wiele barek i statków. Władze polskie przejęły dotychczas 25 holowników, 3 barki motorowe i 80 barek zwykłych.

Połowa holowników i barek była zatopiona. Z wydobytego dotychczas sprzętu żeglugowego odremontowano 8 holowników i 20 barek. W naprawie znajduje się statek, który będzie obsługiwał linię pasażerską Wrocław — Szczecin. Port miejski we Wrocławiu zajmuje obszar 0,4 km. kwadr. Nadbrzeża portowe mają 3,5 km. długości. Port rzeczny w Gliwicach został przekazany przez organa Armii Czerwonej władzom polskim. W najbliższym czasie będzie uruchomiony transport węgla drogą wodną do Szczecina.

„DEUTSCHLAND" W PORCIE GDYŃSKIM

Statek poniemiecki „Deutschland", który przybył do portu gdyńskiego w dn. 21.11 b. r., przywiózł na swoim pokładzie transport polskich repatriantów z brytyjskiej strefy okupacyjnej.

Wśród przybyłych znajduje się 160 oficerów i podoficerów z oflagu w Lubece oraz 700 osób cywilnych z Hamburga.

PRZEJĘCIE PORTU SZCZECIŃSKIEGO PRZEZ GRUPĘ OPERACYJNĄ B. O. P.

Z centrali B. O. P. wyruszyła do Szczecina pod kierownictwem dyrektora B. O. P. inż. Szedrowicza grupa operacyjna, zorganizowana przez inż. Kiersnowskiego i inż. Czyża, celem przejęcia od władz radzieckich portu szczecińskiego oraz celem zorganizowania nowej placówki B. O. P. Celem przeprowadzenia koniecznych remontów, urządzeń i innych B. O. P. wydelegował grupę inżynierów, techników i pracowników administracyjnych.

SPRAWA FLOTY MORSKIEJ W ANGLII

Na mocy układów z poszczególnymi państwami Koalicji cały tonaż został oddany do dyspozycji Administracji Brytyjskiej na czas wojny. Przy końcu wojny utworzone zostało międzynarodowe porozumienie żeglugowe UMA, które wzięło w ewidencję tonaż światowy i wypracowało plan celowego zużycia go w transporcie morskim. U. M. A. (United Maritine Authority) przeznacza dla poszczególnych krajów odpowiednią liczbę statków, którą uzna za potrzebną i konieczną.

Polska jest również członkiem tego porozumienia. Z ramienia rządu londyńskiego posiadała przedstawicieli w Londynie i Waszyngtonie. Obecnie czynności te przejęła misja morska, podległa Ministerstwu Żeglugi i Handlu Zagr. Jest ona w ścisłym kontakcie z ambasadą polską w Londynie i Waszyngtonie.

Dzięki zabiegom misji U. M. A. przeznaczyła Polsce pewną ilość tonażu i zwolniła całkowicie statki: „Morska Wola", „Wilno", „Hel" i „Śląsk".

W Londynie zostało otwarte biuro polskiej marynarki handlowej do załatwiania spraw, związanych z pracą załóg okrętowych na statkach polskich.

JUBILEUSZ SZKOŁY MORSKIEJ W GDYNI

Państwowa Szkoła Morska w Gdyni obchodziła w dn. 1 listopada 25-letni rok szkolny. Założona w r. 1920 w Tczewie wyszkoliła przez 19 lat 600 oficerów nawigatorów i mechaników. W r. 1930 została przeniesiona do Gdyni do specjalnie na ten cel wybudowanych gmachów. W okresie 1935-9 Państwowa Szkoła Morska była jedną z najlepszych szkół tego typu w Europie. Kształcili się w niej również obcokrajowcy. W okresie wojny szkoła była czynna w Anglii.

Szkoła posiadała do celów wyszkolenia praktycznego statki „Lwów" i „Dar Pomorza". Obecnie „Dar Pomorza" powrócił do Polski i jest do rozporządzenia szkoły. Dyrektorem szkoły jest kpt. Maciejewicz, długoletni komendant statków „Lwów" i „Dar Pomorza".

SPRAWA KUTRÓW RYBACKICH

Polska Misja Repatriacyjna zwróciła się do Brytyjskiej Komisji Kontrolnej z prośbą o umożliwienie powrotu polskim rybakom wraz z ich kutrami. Władzom brytyjskim doręczono spis kutrów, które w liczbie ok. 50 sztuk znajdują się w portach niemieckich.

Zdołano również skompletować polską załogę na holowniki nasze, znajdujące się w portach niemieckich. Jednostki te wrócą w najbliższym czasie do kraju.

KALEJDOSKOP MORSKI

Gaspar de Gama, brat Vasco da Gamy, przebywał w Polsce i stąd wyjechał do Indii, aby się spotkać ze swym bratem w Goa.

* * *

Królestwo Tonga, składające się z 200 wysp na Oceanie Spokojnym, jest rządzone przez dynastię, która panuje tam nieprzerwanie od tysiąca lat. Pierwszy król tej dynastii władał tym krajem zanim na tronie polskim zasiadł Mieszko I.

* * *

Filipiny, składające się z 7100 wysp i mówiące 87 językami, są jedynym chrześcijańskim krajem Wschodu. Według statystyki jest tam 90% chrześcijan.

* * *

Jedną z najdziwniejszych wysp świata jest wyspa Fakon na Pacyfiku. W zeszłym stueciu kilka razy zanurzała się ona pod wodę i znów wypływała. Maurelle i La Perouse widzieli ją jako rafę, w r. 1885 była wyspą, w r. 1894 — rafą, w r. 1896 znów wyspą i ostatecznie w r. 1927 — wyspą.

Komunikaty

Dział Wydawnictw Ligi Morskiej, przystępując do wydania słownika „Nazwy polskie na mapach świata", zwraca się do młodzieży z apelem o współpracę. Ci, którzy mają dostęp do wielkich atlasów zagranicznych niech wertują indeksy i spisy nazw i po znalezieniu nazwy o brzmieniu polskim, niech prześlą ją do Działu Wydawnictw z podaniem źródła, skąd nazwę zaczerpnięto oraz swego nazwiska.

Wszelkie notatki wykorzystane, będą drukowane w „Młodzieży Morskiej" i honorowane.

* * *

Z Centralnego Ośrodka Morskiego w Gdyni otrzymaliśmy list, który podajemy w wyjątkach:

„Śpieszę przesłać Wam wiadomość o wielkiej tu dla nas sensacji żeglarskiej, jaką przeżyliśmy w Gdyni w dn. 18 listopada 1945. W dniu tym miało miejsce pierwsze pływanie próbne naszego nowowyremontowanego keczu, o którym była wzmianka w pierwszym numerze „Młodzieży Morskiej". Wspomniany jacht jest zdobyczą poniemiecką objętą przez nas w stanie opłakanym (brak takielunku i częściowo uszkodzony acz naogół zdrowy kadłub). Prace nad remontem rozpoczęto w początkach września. Jakie były trudności techniczne no i finansowe — też Wam zapewne wiadomo. Mimo to, dzięki ofiarności pracowników C. O. M., a w szczególności kol. Sieradzkiego, jacht, wbrew wszelkim przeszkodom w dniu 18.11.45. wyszedł na pierwsze próbne pływanie, które wypadło całkowicie zadawalająco. Dla nas tu w ośrodku jest to fakt radości i dumy. Myślę zresztą, że te same uczucia napełniają wszystkich żeglarzy polskich.

W czasie drugiego pływania w dniu 21.11. mieliśmy na pokładzie gości z Yacht-Klubu z Warszawy oraz przedstawicieli prasy z Gdyni.

Podaję charakterystykę jachtu: wyporność 30 ton. ożaglowanie 180 m. kw., długość po pokładzie 23 m., zanurzenie 3 m., załoga 11 do 15 ludzi.

Jachtowi brak jeszcze całkowitego urządzenia wewnętrznego i ekwipunku nawigacyjnego oraz motoru.

R. Nawrocki

P. S. Miesięcznik „Młodzież Morska" spotkał się tu z ogólnym uznaniem.

Rozrywki umysłowe

1. Z podanych zgłosek ułożyć 7 wyrazów o podanym znaczeniu, których początkowe litery dadzą nazwę wyspy, o którą toczyły się ciężkie walki podczas ub. wojny.

Znaczenie wyrazów: 1) Stare miasto nad Bałtykiem, 2) statek używany do ochrony konwojów, 3) półwysep, 4) inaczej: żegluga, 5) stopień w marynarce, 6) port niemiecki, 7- wielka flota (arch.).

ad — ar — cja — da — ga — ha — helm — is — kor — li — ma — mi — na — o — rał — s — tria — ta — ven — wa — we — wi — wil.

2. Z podanych zgłosek ułożyć 8 wyrazów, których początkowe litery dadzą nazwę portu brytyjskiego.

Znaczenie wyrazów: 1) Port rosyjski, 2) państwo neutralne podczas ub. wojny, 3) półwysep europejski, 4) port na morzu Śródziemnym, 5) port norweski, 6) port amerykański, 7) państwo w Am. Poł., 8) nazwa statku bryt.

ak — al — an — arl — bo — dals — dia — dia — gib — har — ir — lan — man — nes — nor — o — pe — ral — rug — roy — se — sto — tar — u — ur — wa — waj.

Rozwiązania należy przysyłać do dn. 1 marca 1946 r. do redakcji „Młodzieży Morskiej". Dział rozrywek umysłowych. 3 z pośród nadsyłających rozwiązania otrzyma jako premie drogą losowania półroczną bezpłatną prenumeratę „Młodzieży Morskiej".

Słowniczek morski

Objaśnienie terminologii morskiej, użytej w treści numeru:

1. Boja — sygnał morski, zwykle pusta beczka jaskrawo pomalowana. Szereg boi, zakotwiczonych na morzu na mieliznach lub u wjazdu do portu służy okrętom jako sygnał ostrzegawczy, lub drogowskaz. W nocy oświetla się boje umieszczonymi na nich latarniami.

2 H. M. S. Rodney — His Majestys Ship — okręt Jego Królewskiej Mości.

3. Holownik — statek przeznaczony do służby holowniczej. Holowanie — ciągnienie jednego statku przez drugi.

Holowniki służą też do łamania lodu. Takie holowniki mają niewielkie zanurzenie, ostre obwody, zwłaszcza na dziobie, mocno zbudowany kadłub i silne mechanizmy główne. Holowniki mają napęd parowy. Wyporność ich nie przewyższa 1.000 ton.

Statki holowane stale zwą się w żegludze morskiej lichtugami, w rzecznej — galarami lub berlinkami.

4. Kuter — wielka łódź, zwykle z motorem parowym. Również jednomasztowy statek o pięciu żaglach ukośnych.

5. Lloyd — Brytyjski instytut dla ustalania wytycznych budowy okrętów i ich klasyfikacji. Wydaje od 1760, a od r. 1834 corocznie Lloyds Register of British and Foreign Shipping (Rejestr Lloyda brytyjskiej i obcej floty), który ma znaczenie międzynarodowe.

Lloydami nazywają się we wszystkich państwach towarzystwa ubezpieczeń ładunku morskiego („Lloyd Bydgoski"), wydające spisy okrętów, a wreszcie towarzystwa i linie okrętowe („Norddeutscher Lloyd" w Niemczech). Także niektóre czasopisma noszą tę nazwę.

Nazwa Lloyd pochodzi od nazwiska Edwarda Lloyda, żyjącego w drugiej połowie 17 w. w Londynie, w którego kawiarni zbierali się prywatni przedsiębiorcy, ubezpieczający ładunki okrętowe. Lloyd wydaje od r. 1696 czasopismo Lloyd's News.

6. Lugier — mały dwu lub trójmasztowy żaglowiec przybrzeżny.

7. Mila morska 1/60 część stopnia południka = 1852,010 m.

8. Mina morska — duży kulisty pocisk, kotwiczony pod powierzchnią wody. Uszkadza lub niszczy całkowicie okręt, który się zetknie z nią. Składa się z korpusu kulistego wypełnionego materiałem wybuchowym. Miny zaopatrzone są w zapalniki chemiczne, reagujące na uraz lub elektryczne. Bywają one ustawiane rzędami lub polami. Do tych celów służą specjalne statki zw. stawiaczami min (np. Gryf). Używano też do tych celów samolotów.

9. Nawigacja — z łac. ozn. żegluga.

10. Nawa — staropolska nazwa okrętu.

11. Oficer nawigacyjny — wyszkolony w sztuce żeglarskiej oficer, odpowiedzialny za utrzymanie okrętu na kursie (kierunek podróży).

12. Szalupa — łódź morska 12 wiosłowa, wyposażona w żagiel lub w motor.

13. Torpeda — rodzaj miny poruszającej się samoczynnie pod wodą. Kaliber torpedy waha się w granicach od 40 do 55 cm., długość — 4 — 9 m. Torpedę wystrzela się z wyrzutni torpedowej za pomocą prochu czy sprężonego powietrza. W razie minięcia celu, torpeda zatapia się samoczynnie. Torpeda przebiega do 8 mil z szybkością 30 mil/godz. Torpeda stanowi uzbrojenie łodzi podwodnych, torpedowców i samolotów torpedowych. Niemcy użyli od czasu bitwy o Normandię t. zw. „Ein Mann — Torpedo", czyli torpedy kierowanej przez człowieka. Kierujący torpedą mógł przed trafieniem celu wyskoczyć z kabiny. Nie odegrały one większej roli.

14. Trawler — rybacki statek używany w czasie wojny jako statek strażniczy, minowiec lub poławiacz min.

15. Wyrzutnia torpedowa — urządzenie wbudowane w bok okrętu, służące do wyrzucania torped przeważnie przy pomocy sprężonego powietrza. Sprężenie to dochodzi do 200 atm. Torpedowce, kontrtorpedowce oraz łodzie podwodne zaopatrzone są w wyrzutnie torpedowe. Stanowią one najgroźniejsze uzbrojenie okrętów tego typu.





Przeładunek węgla w porcie gdańskim.

MŁODZIEŻ MORSKA

MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ

Wydawca — Zarząd Główny Ligi Morskiej
Redaguje Kolegium Redakcyjne.
Układ graficzny — Włodzimierz Siwierski.

Adres Redakcji i Administracji:
Warszawa, ul. Widok 10

Cena 6 zł. Konto P. K. O. I-1020.